

## 第6章 ミャンマーと中国の経済協力関係

著者	畢 世鴻
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジ研選書
シリーズ番号	12
雑誌名	ミャンマー経済の実像 - なぜ軍政は生き残れたのか -
ページ	167-200
発行年	2008
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00017083">http://hdl.handle.net/2344/00017083</a>

## 第 6 章

# ミャンマーと中国の経済協力関係

畢 世鴻



### はじめに

ミャンマーは、1950年6月、中国と国交を樹立した。その後、両国は、貿易協定、バーター協定、経済協力協定などを次々と締結し、経済関係の基礎を築いた。また、両国首脳は、1954年6月、共同で「平和五原則」<sup>(1)</sup>を提唱した。次いで、両国は、1960年1月、国境条約を締結し、2160kmに及ぶ国境線の画定を成功させ、両国国境地域の平和と安定を確立させた。それ以来、ミャンマーと中国はお互いを「胞波」(ミャンマー語でパウッポーといい、同胞・親戚の意味を指す)と呼び合う関係になった。中国にとって、ミャンマーは中国との間に国境問題を円満に解決した最初の隣国となり、国境問題解決の模範が示されたといえよう。

しかし、その後、1960代後半から1970年代は、中国によるビルマ共産党支持問題、ヤンゴンでの反中国人暴動、中国の対ミャンマー経済援助中止問題などの影響を受けて、両国関係は一時的に冷却した。1978年、中国は、改革開放政策を実施した。それを契機に、国内経済発展に邁進することになった中国は、ミャンマーとの関係修復をはかり、ミャンマー政府との関係改善を模索し始めた。

1988年9月、ミャンマー国軍は、現在の国家平和発展評議会 (SPDC) の前身である国家法秩序回復評議会 (SLORC) を設立して政権を掌握し

た。ミャンマー軍事政権は、社会主義政策の放棄を宣言し、外国投資法を制定して経済開放政策を推進する政策に転じたことを契機に、中国はミャンマー軍事政権を世界で最初に承認し、内政不干渉政策を原則に対ミャンマー経済協力を積極的に推進したのである。

ミャンマーは、中国への過度な依存には慎重であるが、中国との連携強化を通じて開発資金の流入をはかり、経済活動を活発化させようとした(王 [2004: 57])。その結果、中国の対ミャンマー経済協力関係は、貿易、直接投資および経済技術協力などの分野で拡大し、両国間の経済協力関係はミャンマー経済を支える重要な要素となった。

本章では、軍政開始以来のミャンマーと中国の政治そして経済関係の変化を考察しながら、両国の経済協力関係の全体図を明らかにしたい。分析に際して、両国の歴史的な二国間関係をまず回顧する必要があるだろう。加えて、両国の貿易関係、直接投資、経済技術協力などを詳しく分析する必要がある。そこで、本章の構成を下記のとおりにする。第1節では、ミャンマーと中国の二国間関係を述べる。第2節では、ミャンマーと中国の貿易と直接投資の動きに着目し、その問題点を指摘する。第3節では、経済技術協力、交通インフラ整備およびミャンマーに隣接する中国の雲南省が果たした特別な役割を含めた中国による対ミャンマー経済協力支援について分析する。最後に、今までのミャンマーと中国の経済協力関係を評価し、今後両国の経済協力関係を展望したい。

## 第1節 ミャンマーと中国との二国間関係

### 1. 軍政開始以前の二国間関係

ミャンマーと中国は、地理的に隣接しており、古くは古代から交易関係を維持している。現代史上では、太平洋戦争前に建設されたミャンマーと中国を結ぶ「援蒋ルート」<sup>(2)</sup>と呼称される道路やガソリン用パイプライン<sup>(3)</sup>が戦略的ルートとして活用された。これらは、いずれもミャンマー

と中国が隣接して密接な関係を有してきたことを表している。

中華人民共和国が成立した後、ミャンマーと中国の経済協力関係は、新たな段階を迎えた。1950 年以後、国交関係を樹立したミャンマーと中国は、両国指導者の頻繁な往来を重ねた。ネーウィン大統領（当時）はかつて中国を 12 回訪問した。周恩来首相（当時）も、かつて 9 回に及ぶミャンマー訪問を果たした。良好な二国間関係は、両国の経済協力関係の発展に安定的な政治基盤を提供したといえる。

しかし、中国共産党は、文化大革命期間中、政府間関係と政党間関係を分ける二重外交により、東南アジアに革命の輸出を試み、資金援助と武器提供の両面で、ミャンマー最大の反政府勢力を誇ったビルマ共産党を支援し続けた経緯がある。また、1967 年 6 月、ヤンゴンで、反中国人暴動が発生したことから、両国関係は急速に悪化し、中国は対ミャンマー経済援助を中止したこともあった<sup>(4)</sup>。しかし、1971 年、ミャンマーと中国は関係正常化を果たした。

1978 年、3 度目の復権を果たした鄧小平は、ミャンマーとの関係を重視し、彼の復権後最初の外国訪問先にミャンマーを選んでいる。鄧小平のミャンマー訪問は、ミャンマーと中国の関係に新たな段階を築いた。ミャンマーを含む東南アジア諸国との関係について、後に鄧小平は次のように述べている。「東南アジア諸国は中国の近隣である。東南アジア諸国と長期的かつ安定的な善隣友好関係を維持することは、中国の外交政策における重要な目標の一つ」である（韓編 [1990: 359]）。さらに、1980 年代を通して、鄧小平は、中国が東南アジアに革命を輸出せず、いかなるところにも勢力範囲を求めないことを再三強調した（鄧編 [2000: 127]）。

軍政開始以前のミャンマーと中国の経済協力関係は、貿易分野および中国の対ミャンマー経済技術援助に重点が置かれ（邵・範 [2005: 58]）、二国間貿易額は 4000 万ドルから 2 億 7000 万ドルの間を推移している（賀・王・宮編 [2003: 226]）。1956 年以後、中国は対ミャンマー経済協力を開始し、おもには技術協力または無利子・低利子借款を供与する形で、ミャンマーを援助し始めた<sup>(5)</sup>。援助の対象となった分野は発電所、橋梁、道路、港湾、水利施設、建築材、通信、紡績、船舶、機関車、自動車など多岐に

わたっている。総じていえば、ウーヌ、ネーウィン政権時代、ミャンマーと中国は、時に双方の政治的関係は揺らぐことがあったものの、全体としては良好な関係が維持されたといえる。

## 2. 軍政開始以降の二国間関係

軍政開始以後、ミャンマー軍事政権は、社会主義政策を放棄し、開放政策に転換したものの、最大野党である国民民主連盟（NLD）の指導者であるアウンサンスーチーを軟禁した。そのため、ミャンマーは、人権擁護を重視する欧米先進諸国から経済制裁を受けるなど国際社会から孤立する状況に陥った。その結果、ミャンマーは、欧米先進諸国からの援助と投資を期待できなくなり、欧米先進諸国と通常の貿易関係を維持することさえ難しくなっている。こうした状況下で、ミャンマー軍事政権は、中国を含む近隣諸国との関係強化を模索し始めた。例えば、1988年8月、ミャンマーは中国との間で、国境貿易協定の締結などを通じて、国境貿易の緩和策を次々と打ち出している。さらに、ミャンマー政府は、同年11月に外国投資法および関連政策を制定して、中国を含む諸外国からの投資を積極的に誘引しようとした。

一方、中国は、改革開放政策の実施以来、最優先課題である国内経済建設に不可欠な安定した国際環境を構築し維持しようとしたことは論を待たない。とりわけ1989年の天安門事件以後、欧米先進諸国から制裁を受けることになった中国は、周辺諸国との関係を改善・維持し、外交の難局を打開しなければならなかった。そのため、同様な難題を抱えるミャンマーとの友好関係の維持発展は不可欠となった。中国は、「独立・自主の平和外交政策」を掲げ、ミャンマーと政治関係を緊密化させ、双方の経済協力関係促進をはかったのである。冷戦終結を目前にして、中国共産党は、ビルマ共産党に対する支援を全面的に停止した。同時に、中国政府はミャンマー軍事政権を世界で最初に公認した。中国共産党の支援を失ったビルマ共産党は、1989年、4つの少数民族グループに分裂し、一部の幹部は中国へ逃亡するなど、その勢力は衰退しつつある。

こうして、軍政開始以来、ミャンマーと中国の二国間関係は、かつて長く存在したビルマ共産党問題などの阻害要素を乗り越えて、経済的な要素および国益重視の方向へウェイトを移していった。その結果、ミャンマーと中国の経済協力に関わる政治基盤は安定し、両国関係は強化されたといえよう。とりわけ、ミャンマー軍事政権による民主化弾圧、人権抑圧政策について、同様な事情を抱える中国政府にとっては、これらの問題をあくまでミャンマーの内政と捉え、「平和五原則」にもとづく厳格な内政不干涉政策を堅持することになった<sup>(6)</sup>。さらに、西側諸国がミャンマーに制裁を加えると、中国は直ちに対ミャンマー経済協力を強化することによって、ミャンマーから一定の信頼を獲得したのである（Shee [2005: 36]）。また、1992年から大メコン圏（GMS）の開発協力プロセスに参加することになった中国は、ミャンマーを含む東南アジア周辺諸国との経済協力を積極的に推進することになったことに留意しなければならない。

1990年代に入ると、中国は安定的に高度経済成長を実現した。しかし、それまでの沿海地域の経済発展を優先させた結果、中国国内の深刻な地域間の経済格差を引き起こしたことも事実である。そのため、社会秩序の安定、国民経済の円滑な発展、内陸地域のさらなる開放と改革などは不可欠な課題となった。1999年の「西部大開発」<sup>(7)</sup>戦略の展開は、その一環である。この政策を受けた雲南省は、地の利を得て、ミャンマーとの経済協力関係の一層の強化を展開することになったことはいうまでもない。加えて、中国はインドシナ半島経由のインド洋進出に大いに力を入れている。それゆえ、東南アジア・南アジア・中国の接点にあるミャンマーとの関係強化は重大な要となる。5000万人あまりの人口を有し、天然資源の豊富なミャンマーは、中国にとって不可欠な経済協力のパートナーである。

他方、中国における高度経済成長は、新たな海外市場の開拓と海外からの原材料の安定的な供給を不可欠にした。これが、いわゆる中国企業の「走出去」（海外進出）を促進する戦略の展開である。また、中国政府は、2001年12月、アジア外交の一環として「与隣為善、以隣為伴」（隣国と仲良くし、隣国をパートナーとする）対外方針を打ち出した。さらに、2003年、中国はミャンマーを含む周辺国に対する「睦隣・安隣・富隣」（隣

国と和し、隣国を安んじ、隣国を豊かにする)<sup>(8)</sup>という新たな近隣外交政策を発足させた。この一連の動きにより、ミャンマーなどの周辺国との関係発展を一層重視する中国の新たな外交政策を進展させることになったといえる。

今後、中国からの公的援助、企業投資など、さまざまな形の資金と技術がミャンマーにますます多く流入するだろうことが予測される。ソーウィン首相が、中国経済の高度成長がミャンマーに多くのチャンスを与えていると明言していることは、あながち外交辞令にとどまらない現実味がある。ミャンマー政府は、国境地域・少数民族発展省を設立し、国境地域における農業、水利、電力、交通、通信などのインフラ整備を積極的に推進し、中国に接する国境地域の経済発展に力を入れている。

表1には、軍政開始以後のミャンマーと中国両国閣僚クラス以上の要人相互訪問の様相が示されている。とりわけ2000年以來、両国要人の相互訪問は増加している。2000年7月、ミャンマーと中国の国交樹立50周年を祝うため、胡錦濤国家副主席（当時）がミャンマーを訪問した。訪問中、両国は「科学技術協力協定」および「経済協力協定」などを締結した。また、2001年12月、江沢民国家主席（当時）がミャンマー訪問し、両国が今後も指導部の相互訪問を続け、理解と友好関係を深め、あらゆる分野における協力関係の深化を提案した。訪問中、双方は「投資保護協定」、「国境警備議定書」など7つの政府間協定を締結し、かつ双方の経済貿易協力関係を強化するため、農業協力、人的資源と天然資源の開発、インフラ整備を今後経済協力の重要分野として位置づけた。

2002年11月、中国は「アジアの債務削減計画」にもとづき、ミャンマーの債務を一部免除した。同月、李嵐清副首相（当時）のミャンマー訪問中、双方は、貿易と投資などの分野における協力関係を深めることについて一致に達し、「中国政府がミャンマーの一部債務を免除する議定書」に調印して、中国がミャンマーに対して人材育成などを援助する覚書を交換した。2003年1月、タンシュエ SPDC 議長が訪中した際には、中国政府は5000万人民币元の無償資金協力と2億ドルの優遇金利借款を供与すると表明した。この資金協力に関わる分野は、農業技術、肥料プラント、通信事

表1 軍政開始以後ミャンマーと中国両国要人相互訪問一覧

1989 年	10 月	タンシュエ陸軍司令官訪中
	11 月	和志強・雲南省省長ミャンマー訪問
1991 年	1 月	羅幹・国務委員（兼国務院秘書長）ミャンマー訪問
	8 月	ソーマウン SLORC 議長訪中
	11 月	何其宗・人民解放軍副参謀総長ミャンマー訪問
1993 年	2 月	銭其琛・国務委員（兼外交部部長）ミャンマー訪問
1994 年	2 月	李鵬・首相ミャンマー訪問
	8 月	李九龍・人民解放軍成都軍区司令官ミャンマー訪問
	9 月	キンニユン SPDC 第一書記訪中 ティンウイン空軍司令官訪中
	11 月	ティンウー SPDC 第二書記訪中
	11 月	遲浩田・国防部部长ミャンマー訪問
1995 年	12 月	李瑞環・全国政協主席ミャンマー訪問
1996 年	4 月	張万年・中央軍事委員会副主席ミャンマー訪問
	10 月	タンシュエ SLORC 議長訪中 マウンエイ SPDC 副議長訪中
	10 月	羅幹・国務委員（兼国務院秘書長）ミャンマー訪問
1997 年	10 月	呉邦国・副首相ミャンマー訪問
	6 月	キンニユン SPDC 第一書記訪中 李継耐・人民解放軍総装備部政治委員ミャンマー訪問
	12 月	ウィンアウン外相訪中
2000 年	4 月	黄鎮東・交通部部長ミャンマー訪問 陳耀邦・農業部部長ミャンマー訪問
	5 月	ティンウー SPDC 第二書記訪中 司馬義艾買提・国務委員ミャンマー訪問 石広生・対外経済貿易合作部部長ミャンマー訪問
	6 月	タンシュエ SPDC 議長訪中 マウンエイ SPDC 副議長訪中
	7 月	胡錦濤・国家副主席ミャンマー訪問
	10 月	ウインミン SPDC 第三書記訪中
	11 月	方祖岐・人民解放軍南京軍区政治委員ミャンマー訪問
	1 月	賈春旺・公安部部長ミャンマー訪問
	4 月	傅全有・人民解放軍参謀総長ミャンマー訪問 ウンティン郵政大臣訪中
	5 月	ニュンティン農業灌溉大臣訪中 シャンター社会福祉大臣訪中
	7 月	田鳳山・国土資源部部長ミャンマー訪問 フラトゥン財務歳入大臣訪中
2001 年	8 月	ティンライ内務大臣訪中
	9 月	タンシュエ SPDC 議長訪中 ミンスウエ空軍司令官訪中 ウンミン鉱山大臣訪中
	12 月	江沢民・国家主席ミャンマー訪問
2002 年	1 月	王忠禹・国務委員ミャンマー訪問
	6 月	キンニユン SPDC 第一書記訪中
	12 月	トゥラ・シュエマン陸軍総司令部参謀総長訪中



2003 年	1 月	タンシュエ SPDC 議長訪中 キンニュン SPDC 第一書記訪中 李風清・副首相ミャンマー訪問 ルウンティエエネルギー大臣訪中
	7 月	ウィンアウン外務大臣訪中
	8 月	マウンエイ SPDC 副議長訪中
	11 月	白恩培・中国共産党雲南省委員会書記ミャンマー訪問
	12 月	呉銓叙・人民解放軍副参謀総長ミャンマー訪問
2004 年	2 月	羅豪才・全国政協副主席ミャンマー訪問
	3 月	呉儀・副首相ミャンマー訪問
	4 月	ソーター国家計画経済開発大臣訪中
	5 月	ニユンティン農業灌漑大臣訪中
	6 月	ウィンアウン外務大臣訪中
	7 月	キンニュン首相訪中
	10 月	ウータン科学技術大臣訪中
	11 月	ソーウィン首相訪中
	12 月	葛振峰・人民解放軍副参謀総長ミャンマー訪問 孫志強・人民解放軍総後勤部副部長ミャンマー訪問
2005 年	4 月	ニャンウイン外務大臣訪中 ミャオヘン空軍司令官訪中
	5 月	徐榮凱・雲南省省長ミャンマー訪問
	7 月	ソーウィン首相訪中 ルインティエエネルギー大臣訪中
		李肇星・外交部部長ミャンマー訪問
	10 月	ソーウィン首相訪中 マウンウー内務大臣訪中
	11 月	王兆国・全人代常務委員会副委員長ミャンマー訪問 汪恕誠・水利部部長ミャンマー訪問
		チーアウン文化大臣訪中
2006 年	2 月	ソーウィン首相訪中
	4 月	王旭東・情報産業部部長ミャンマー訪問 陸兵・広西チワン族自治区主席ミャンマー訪問
	8 月	陳元・国家開発銀行総裁ミャンマー訪問
	10 月	梁光烈・人民解放軍参謀総長ミャンマー訪問 ソーウィン首相訪中
2007 年	1 月	李鉄映・全人代常務委員会副委員長ミャンマー訪問 トゥラ・シュエマン国軍統合参謀長訪中
	2 月	唐家セン国務委員ミャンマー訪問
	6 月	テインセイン SPDC 第一書記訪中
		顧秀蓮・全人代常務委員会副委員長ミャンマー訪問

(注) 肩書はいずれも当時のものである。

(出所) 中国外交部、中国商務部、在ミャンマー中国大使館、『人民日報』、新華社などにもとづき作成。

業など 33 のプロジェクトと多岐にわたる。2006 年 2 月、ソーウィン首相の訪中に合わせ、両国はミャンマー国内の発電所建設や鉱山・森林・海洋資源の開発などで協力する合意文書に調印した。これら一連の両国首脳などの頻繁な往来をみると、ミャンマーと中国の関係を発展させようとする両国指導部の意図は、一致していると思われる。両国要人の頻繁な相互訪問は、両国の経済協力促進に重要な役割を果たしているのである。

## 第 2 節 ミャンマーと中国の貿易と直接投資

### 1. ミャンマーと中国の二国間貿易の全体像

前述のように、軍政開始以前、ミャンマーと中国の貿易総額は少なかった。しかし、軍政開始以来、ミャンマー政府は、民間貿易の自由化、国境貿易の合法化など開放経済政策を推進した結果、中国の対ミャンマー貿易総額も大きく増大した。表 2 に示すとおり、1988 年の中国の対ミャンマー貿易総額は 2 億 7071 万ドルであった。ミャンマーは 1992 年から 1995 年まで高い経済成長率を達成し、1995 年の中国の対ミャンマー貿易総額も 7 億 6735 万ドルまで増加した。1996 年以後、双方の貿易政策の調整、アジア経済危機の影響および輸出入に対するミャンマー政府の厳格な規制などに起因して、両国の貿易総額は 4 年にわたって下落し続け、1999 年には 5 億 821 万ドルまで減少した。しかし、2000 年には、両国の貿易総額は再び増加に転じ、6 億 2126 万ドルとなり、前年度に比べて 22.2% 増加している。2003 年の貿易総額は 10 億ドルを突破し、10 億 7974 万ドルになり、2002 年に比べて 25.3% 増加した。そして、2006 年の貿易総額は史上最高の 14 億 6007 万ドルに達している。現在、中国は、ミャンマーにとって 3 番目の貿易相手国となった。ところで、ミャンマーと中国との貿易は、香港とシンガポールなどを中継して行われることも少なくない。それゆえ、それらの貿易額を加えると、中国はミャンマーの最大の貿易相手国になると推測される。

表2 ミャンマー・中国貿易の推移

(単位：100 万ドル，%)

年	輸出入総額	総額伸び率	輸入額	輸入伸び率	輸出額	輸出伸び率	貿易収支
1988	271	—	134	—	137	—	3
1989	314	15.9	188	40.5	126	△ 8.0	- 62
1990	328	4.4	224	19.1	104	△ 17.4	- 120
1991	392	19.8	286	28	106	1.8	- 180
1992	390	△ 0.4	259	△ 9.4	131	23.9	- 128
1993	490	25.4	325	25.3	165	25.5	- 160
1994	512	4.7	369	13.7	143	△ 13.0	- 226
1995	768	49.7	618	67.4	150	4.3	- 468
1996	658	△ 14.2	521	15.7	137	△ 8.1	- 384
1997	644	△ 2.3	570	9.4	74	△ 46.6	- 496
1998	576	△ 10.4	514	△ 9.8	62	△ 15.5	- 452
1999	509	△ 11.8	407	20.1	102	63.9	- 305
2000	621	22.2	496	22.1	125	△ 7.0	- 371
2001	632	1.7	497	0.2	135	7.5	- 362
2002	862	36.4	725	45.7	137	2	- 588
2003	1080	25.3	910	25.6	170	23.8	- 740
2004	1146	6.1	939	3.1	207	22.1	- 732
2005	1209	5.5	935	△ 0.4	274	32.6	- 661
2006	1460	20.8	1207	29.1	253	△ 7.7	- 954

(出所) 中国税関統計。

また、表3に示すとおり、中国との貿易関係では、ミャンマー側の輸出商品は、木材、鉱石、農産品、水産物、宝石などの一次産品が大半である。とりわけ木材は、2006年の輸出総額の6割を占めている。また、ミャンマーにおける水産物の最大の輸出先は中国である。一方、中国からの主要輸入商品は機械設備、電気機器、鉄鋼製品、日用雑貨、紡績製品、食品、家電製品、自動車・オートバイなど多岐にわたる。電気機器などの輸入が増加した理由の一つとして、近年、中国企業がミャンマーの発電所建設案件に関与した結果、それに伴い発電機などの機材輸入が増えたことが指摘される。さらに、ミャンマー国内電力施設の未整備は、自家発電機の輸入を増加させている。これらのことから、ミャンマーが天然資源を輸出し、消費財・生産財・資本財などあらゆる必需品を中国からの輸入に依存しているといっても過言ではない。

表3 ミャンマーと中国の貿易（主要品目）

順位	品目	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	機械設備	6.7	9.7	11.9	25.1	12.4	13.3	17.7	24.2	19	11.6	12.8	13
2	鉄鋼	2.3	1.6	2.3	1.7	2.4	4.8	2.5	1.8	3.9	8.7	8.6	9.6
3	鉱物性燃料（石油など）	2.9	2.4	1.8	3.1	4.2	4.9	6.7	4.9	5	6.1	9.1	9.4
4	電気機器	7	7.2	6.1	7.1	10.6	10.8	11.9	9.3	12.6	19.3	7.7	8.1
5	鉄鋼製品	6.3	6.9	4.9	11.6	6.1	4.6	5.4	3.9	6.6	4.7	6.1	7.7
6	自動車・オートバイ	7.8	12.3	13.3	2.3	3.1	3.3	4	8.5	12.1	9.3	6.3	7.6
7	織物（合成繊維）	8.2	9.3	8.1	6.2	9.1	8.7	7.5	4.6	2.7	4.7	7.1	6.3
8	綿糸・面織物	5.4	4.1	3.5	4.1	6	5.7	7	6.6	6.2	5.3	5.3	4.6
9	ゴム製品（タイヤなど）	1.3	2	1.7	1	1.5	1.6	1.5	1.6	1.6	2	2.2	2.8
10	食品	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2
11	その他	52.1	44.5	46.4	37.8	44.6	42.3	35.8	34.6	30.3	28.3	33.8	28.7
合計（100万ドル）		617.8	521.1	569.7	532.9	406.5	496.4	497.4	724.8	908	938.5	934.9	1207.2

順位	品目	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1	木材	44.6	46	38.8	38.5	48.2	64.7	66.4	71.7	69.3	68.6	70.7	60.3
2	天然ゴム	0.2	0.2	0.1	0	0.1	0.3	0.6	1.8	2.5	5.8	8.6	8.5
3	鉱石（鉄、マンガン、亜鉛など）	6	8.5	3.1	8	3.9	2.9	4	6.3	5.4	5.2	9.7	6.6
4	ハルブ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.7
5	寶石	31.6	30.9	35.2	12.3	26.7	6.7	2.8	2.2	3.1	3.7	1.7	4.2
6	乾燥果実	1.1	0.8	1.2	0.3	2.9	7.4	5.9	5.5	6.4	0.7	1.7	2.6
7	油糧作物（ゴマなど）	1.1	0.9	2.6	2.5	0.5	0.7	3.9	1.6	5.5	5.1	2.3	2.3
8	油糧作物	0.9	0	11.6	17.6	10.4	5.8	4.5	3.8	2.4	2.4	1.7	1.7
9	水産物	3.5	2.5	1.4	0.3	1.6	5.6	5	1.7	1.6	1.8	1	1.6
10	野菜	0.9	1	1.4	4.8	0.8	1.1	0.6	0.5	0.2	1.5	1.1	1.3
11	その他	10.1	9.2	4.5	15.7	4.9	4.8	6.3	4.9	3.6	5.2	1.5	6.2
合計（100万ドル）		149.5	137.4	73.4	61.6	101.5	124.8	134.2	136.9	169.5	206.9	274.4	252.6

（注）品目別貿易統計（HS2桁）にもとづくシェア。順位は2006年の統計を基準にした。

（出所）中国税関（World Trade Atlas Database）の統計から検索・整理した。

## 2. ミャンマーと中国の国境貿易

ミャンマーと中国との貿易の拡大においては、とくに国境貿易の活発化が指摘されなければならない。とりわけ1988年ミャンマーと中国の国境貿易協定の締結以降、両国の国境貿易は急速に活発化し、中国製品が雲南省を通じて大量にミャンマーに流入し始めた。表4は、国境貿易が活発化するなかで、国境チェックポイントが増えてきた事情を示している。ミャンマーは、中国との間に、ライザ (Laiza)、ルウェジェ (Lweje)、ムセ (Muse)、チューコック (Kyu-Hkok)、マインラー (Meng La) の5カ所を国家クラスの国境チェックポイントとして認定し、貿易を行うことを正式に認めている。国境貿易を拡大させるため、ミャンマー政府は、ナムカン (Namhkam)、クンロン (Kunlong)、ホパン (Hopang)、チンシュウェホー (Chinshwehaw)、バモー (Bhamo) などの国境の町で国境貿易を行うことも認めている。そのほか、中国も国家1級国境チェックポイント4カ所、国家2級国境チェックポイント10カ所、合計14カ所の国境チェックポイントを設置している。また、在マンダレー中国総領事館の統計によれば、ミャンマーと中国との国境地帯において、上記の主要国境チェックポイント以外、自然に発生した国境通路が70数カ所にも及ぶとされている (在マンダレー中国総領事館経済商務室 [2002])。

表5は、ミャンマーの対中国貿易総額における国境貿易の割合を表している。2001年以降、ミャンマーの輸出における国境貿易の割合は、顕著な上昇が観察される。とりわけ2005年には、国境貿易はミャンマーの対中国輸入の57.8%、輸出の81.5%を占めた。国境貿易の興隆は、ミャンマーに対する先進諸国の経済制裁とも無関係ではない。欧米先進諸国から厳しい制裁を科され、銀行間でのドル決済にも困難をきたしている現状では、人民元とチャットで決済できる国境貿易は、ミャンマー国内の需要を満たすための重要なルートとなる契機を与えているといえよう (工藤 [2006a: 18])。

2005年に入ると、ミャンマー政府は全国の国境チェックポイントにおける行政組織を効率化するため、国境貿易局、税関、歳入局、警察、入国

表4 ミャンマーと中国の主要国境チェックポイント・国境通路一覧

ミャンマー			中国（雲南省）		
州名	特別区名	チェックポイント名	チェックポイント名	クラス	州・市名
カチン州	カチン州 第1特別区	CHIPWI	片馬 (Pianma)	国家2級	怒江リスー族自治州
		PHINSHLAN	呉中 (Wuzhong)	国家2級	
		LAGUE	泡西 (Paoxi)	国家2級	
	カチン州 第2特別区	PANWAR	滇灘 (Diantan)	国家2級	保山市
		KAMBALTI	猴橋 (Houqiao)	国家1級	
		LAIZA *	那邦 (Nabang)	国家2級	
		LWEJE *	章鳳 (Zhangfeng)	国家2級	
シャン州	ミャンマー 政府直接管 轄地域	KYU-HKOK *	畹町 (Wangding)	国家1級	徳宏タイ族・ジンポウ族自治州
		MUSE *	姐告 (Jiegao)	国家1級	
		NAMHKAM	弄島 (Nongdao)	国境通路	
	北部 第1特別区	LAUKKAING	南傘 (Nansan)	国家2級	臨滄市
		CHINSHWEHAW	清水河 (Qingshuihe)	国家1級	
		PANGWAUN	滄源 (Cangyuan)	国家2級	
	北部 第2特別区	PANSAM	孟力阿 (Menga)	国家2級	普洱市
		MONG HPIN	芒信 (Mangxin)	国家2級	
		MONG YANG	孟連 (Menglian)	国家2級	
	東部 第4特別区	MENG LA *	打洛 (Daluo)	国家2級	シーサンパンナー・タイ族自治州

(注1) 中国側の国境チェックポイントについて、国家1級（国家クラス）国境チェックポイントは、第三国人の通過を認める国境チェックポイントである。同チェックポイントでは、国境チェックポイント警備、税関および検査検疫などの国境通過に関わる関連諸機関が設置されている。国家2級（省クラス）国境チェックポイントは、自国および相手国の人・物の通過のみを認め、検疫など設置される関連諸機関も少なくなる。国家2級以下のものは、いずれも「国境通路」と称される。

(注2) \*印付けの国境チェックポイントは、ミャンマー側の国家クラスの国境チェックポイントである。また、中国とミャンマーの制度上および国境チェックポイント整備上の温度差により、両国の隣接する国境チェックポイントのクラスは必ずしも対等ではない。

(出所) 于 [2005: 102-104]、雲南省商務庁口岸処 [2006]、在マンダレー中国総領事館経済商務室 [2002]、中華人民共和國外交部 [1997] などにもとづき作成。

表5 ミャンマーの対中国国境貿易の推移

年	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
ミャンマーの輸入額（100万ドル）	263.3	293.5	261.2	358.3	446.3	500.6	540.6
輸入総額における割合（％）	64.8	59.1	52.5	49.4	49.1	53.3	57.8
ミャンマーの輸出額（100万ドル）	55.1	66.9	93.7	105.4	134.5	164.5	223.5
輸出総額における割合（％）	54.3	53.6	69.8	77	79.3	79.5	81.5

(注) 国境貿易は「昆明税関で通関した輸出入」と定義する。

(出所) 工藤 [2006b: 21]。

管理局、ミャンマー経済銀行（MEB）の6つの部署を一元化して国境貿易事務所に再編し、ワン・ストップ・サービスを提供している（国際金融情報センター [2005: 2]）。しかし現実には、そのほかの国境チェックポイントまたは国境通路において、国境貿易が頻繁に行われていることも事実である。これは、ミャンマーと中国の国境地帯の多くは少数民族が居住する山岳地帯にあり、歴史的に国境貿易それ自体が少数民族の利権になっていることが多いためである。

中国からの商品は、陸路で姐告、畹町、弄島、章鳳などの国境チェックポイントを通過してからラショー（Lashio）経由でマンダレーへと流通している。マンダレーを中心とするミャンマー北部の市場では、中国製のプラスチック製玩具、扇風機、衣類、タオル、家庭用品などの低価格消費財や、移動用小型発電機などの機械が数多く販売されている。実態を把握するのは困難であるが、その一部の商品は、通過貿易、国境貿易または密輸を通じてさらにタイやインドなどへ再輸出されている可能性がある。筆者は、2003年8月にタイ東北地域の国境の町であるメーサイ（Mae Sai）を訪れたが、ミャンマー側のタチレクから多くのミャンマー人が毎日国境を越えて取引を行っている様子を観察した。そのメーサイの店舗では、多くの中国商品が取り扱われていた。また、決済の際、ほとんどの商人が人民元やタイ・パーツを使用していた。

### 3. 直接投資

1990年代以前、中国からミャンマーへの直接投資は、中国政府の関連統計をみる限り、皆無であった。しかし、1990年代後半以後、中国政府からの「走出去」戦略すなわち海外進出促進の号令によって、一部の中国企業は、ミャンマーに直接投資を始めた。中国商務部の関連統計によれば、2005年末時点で、中国のミャンマーに対する直接投資累計額は認可ベースで1億9200万ドルであり、実行ベースで8177万ドルであった。また、序章の表1に示されるミャンマー側の統計によれば、2006年3月時点における中国の対ミャンマー直接投資（認可ベース）は累計で1億9400万ド

ルであり、ミャンマーにおける中国の直接投資案件は合計で26件である。投資分野については表6に示したとおりである。表6によれば、石油と天然ガスに関わる案件が最も多く、合計8件であり、投資額（認可ベース）は1億2400万ドルであった。そのほかの分野については、製造業、鉱業、水産養殖・加工業などがあげられる。中国商務部の関連統計によれば、中国の国有企業による対ミャンマー直接投資案件が圧倒的に多いことがわかる。

近年、ミャンマーの天然資源開発をめぐり、中国からの直接投資が急増している。そのなかで最も注目されるのは、中国海洋石油総公司(CNOOC)が2004年10月から2005年1月にかけて、海上・陸上計6鉱区の石油・天然ガス試掘権を相次いで獲得していることである。これらの大型案件は2004年度のミャンマーに対する直接投資認可額の大半を占めている（日本貿易振興機構 [2006: 224]）。また、2006年2月、中国石油天然ガス集团公司(CNPC、ペトロチャイナ)はミャンマー石油ガス公社(MOGE)と、ミャンマーのヤカイン州から雲南省に入るパイプライン（全長1500km）の敷設に関する覚書を締結した。現在のところ、両国の関連機関は共同で路線の測量・選択などのフィージビリティスタディを行っている。当該プランについて、具体的にはミャンマー西南部のシットウェー（Sittwe）港またはチャウピュー（Kyauk Phyu）港からミャンマーを縦断し、雲南省に入つてさらに重慶市に至るパイプラインを建設する計画である。中国の輸入石油の約80%は、現在マラッカ海峡を経由しているが、中東産石油とミャンマー産天然ガスをパイプラインで中国内陸地域に調達できれば、マラッカ

表6 中国の対ミャンマー直接投資内訳（2006年3月までの累計）

（単位：件、100万ドル）

投資分野	投資案件	投資額 (認可ベース)
石油と天然ガス	8	124
製造業	8	29
鉱業	9	7
水産養殖・加工業	1	2
合計	26	194

（出所）ミャンマー投資委員会の関連統計により作成。



海峡迂回に比べて、輸送日数の大幅短縮だけでなく、より安全なルートの確保にもつながる。すなわち、ミャンマー経由のパイプラインが完成すれば、中国は中東産原油の輸入ルートを複数もつことができ、供給の安全性が高まるとされている。2005年8月、中国石油化工集团公司（SINOPEC、シノペック）とMOGEとは、ミャンマーにおける石油と天然ガス探査共同事業を開始した。これにより、中国のCNOOC、ペトロチャイナとシノペックといった三大エネルギー大手企業が、そろってミャンマーでの石油・天然ガス開発事業を本格化させようとしていることがわかる。今後、ミャンマーの天然資源開発をめざす中国企業の投資は一層拡大するだろう。また、この一連の投資による開発案件が成功すれば、ミャンマーの天然ガスなどが、対中国の主要な輸出商品となる可能性は極めて高い。

さらに、中国政府は、2006年2月中国訪問中のソーウィン首相に対して、広東省で先進企業などの視察を提案し、ミャンマーにも経済改革の加速を促すよう提言している。とりわけ中国の経済発展の出発点となった経済特区の設置について、中国はミャンマーに対して積極的に勧めた。帰国後、ソーウィン首相は広東省の深圳市をモデルにしたヤンゴン近郊のティラワ（Thilawa）で初の経済特区を建設する計画といわれる。ティラワ経済特区のモデルが成功すれば、ミャンマーはヤンゴン全体を特区にする構想もあるといわれている。現在、多くの中国企業はティラワ周辺の工業団地と港の整備を担当している。そして、工業団地内の広範なエリアには、中国企業が進出する予定である。これは、中国にとっては、ミャンマーの安い人件費の活用、インドおよびASEAN諸国市場に接近するなどのメリットがあるためである。また、インド洋に抜ける地政学的要所を押さえる意図も無視できないだろう。

### 3. 問題点

軍政開始以後のミャンマーと中国の貿易と直接投資は、着実に拡大していることは上述のとおりである。しかし、ミャンマーの小さな経済規模と低開発国ゆえにさまざまな問題が生じていることも指摘しなければならな

い。

第1に、軍政開始以来、ミャンマー側の貿易赤字は拡大の一途を辿っていることである。表2に示したとおり、その赤字額は、1990年が1億1945万ドル、1994年には初めて2億ドルを超えた。その後毎年、赤字は3億5000万ドルを上回っている。その原因は、いうまでもなく、中国からの付加価値の高い工業製品の輸入拡大によるものである。対してミャンマーの輸出商品は、付加価値の低い農産物、木材等未加工の一次産品、天然資源等の原材料によって占められているだけでなく、総じて、ミャンマーからの中国向け輸出の品目数が少ないことも大きな理由の一つをなしている。その背景には、ミャンマーの産業構造が未発達で生産規模も小規模である事情はあるが、それ以上に、ミャンマーが先進工業国から経済制裁を受けている現状の下では、機械設備、電気機器、鉄鋼製品、紡績製品、家電製品、自動車・オートバイなど多岐にわたる工業製品の輸入を中国に依存しなければならない。これは、対中国貿易における貿易赤字を増大させる最大の理由になっている。ミャンマーの対外貿易全般をみれば、ミャンマーの最大の輸出商品である天然ガスは、その全量がタイへ輸出されている。また、衣料品の輸出先は、EUや日本などの先進国である。豆類の主要な輸出国はインドである。その結果、中国への輸出商品は多くなく、それはミャンマー側の貿易構造に起因しているといわざるをえない。それゆえ、2006年、ミャンマー側の対中国貿易赤字は史上最高額の9億5400万ドルに達した。こうした状況は、ミャンマーが工業化をめざすうえで不利となっている。

一方、中国にとっても、巨額の貿易黒字は、ミャンマーとの健全な経済協力関係とはいえない。長期的にみれば、両国間の不均衡な貿易関係は、両国の経済協力関係にも悪影響を及ぼしかねない問題を内包している。それゆえ、ミャンマー側の貿易赤字を解消するため、中国はミャンマーに対して一連の優遇政策を打ち出している。例えば、2004年1月1日以来、中国は、ASEAN中国包括的経済協力枠組み協定（ACFTA）の主旨にもとづきアーリー・ハーベスト・プログラム（Early Harvest Program）を実施し、ミャンマーからの輸入品596品目に対して輸入関税を引き下げ、

110 品目に対しては輸入関税を廃止した。さらに中国は、2006 年 1 月 1 日から新たにゼロ関税の適用対象を 87 品目追加し、ミャンマーからの輸入増大を促進しようとしている。これにより、ミャンマーから中国に輸出される商品のうち、約 90%の商品はゼロ関税の対象となった。さらに、中国は今後中東地域産原油を調達する際、ミャンマーを中継地として雲南省に入る石油パイプラインを建設し、さらにミャンマー産の天然ガスと石油を輸入して、ミャンマーからの輸入拡大をはかろうとしている。これらの施策を実現することによって、ミャンマー側の貿易赤字を解消するには、それほど時間は要さないだろうとみなされている。

第 2 に、現在、中国の対ミャンマー直接投資の案件と金額がまだ少ないことである。表 7 に示すとおり、2005 年末まで、中国のミャンマーに対する直接投資累計額は、タイ、カンボジア、ベトナムへの直接投資額に比べても少ない。また、ミャンマー側の統計をみても、2006 年 3 月まで、中国の対ミャンマー直接投資はミャンマーへの諸外国による直接投資総額の 1.4%しか占めていない。さらに、国別で比較した場合、アメリカ、日本、EU 諸国などに比べ、中国の対ミャンマー直接投資額が少ないことは理解されても、タイ、シンガポール、マレーシア、インドネシアなどの ASEAN 諸国に比べても少ないことは、今後の大きな課題となろう。

**表 7** 中国の対 ASEAN 諸国直接投資

(単位：件、100 万ドル)

国	2003 年	2004 年	2005 年	2005 年末までの累計
タイ	57	23	5	219
インドネシア	27	62	12	141
カンボジア	22	30	5	193
シンガポール	-3	48	20	166
ベトナム	13	17	21	229
ミャンマー	—	4	12	82
マレーシア	2	8	57	104
ラオス	1	4	21	62
フィリピン	1	0	5	21
ブルネイ	—	—	2	2
ASEAN 合計	120	196	160	1219

(注) フロー、ネットベース。

(出所) 中国商務部の関連統計資料による。

中国企業の対ミャンマー直接投資の増加が緩慢であるおもな原因には、下記の事情が考えられる。まず、中国の対外投資額と案件の少なさは、グローバル化の時代にあって、中国の未熟な分野の一つである。海外投資経験が不足している中国の有力企業には、ミャンマーの投資環境を熟知しようとしにくい傾向がある。他方、ミャンマーにも投資環境が整っていない側面がある。ミャンマーでは、市場体制移行が十分には進展しておらず、法律体系の整備も遅れがちである。さらには、非現実的な為替レートや硬直化した経済政策、電力、道路、通信などのインフラの未整備、物価の不安定などの問題が存在している（賀 [2005: 59]）。しかし、筆者の数回にわたるミャンマーでの現地調査にもとづけば、両国の政府統計には反映されていないが、ミャンマーにおける中国の民間中小企業または個人による小額投資については、広範囲で実施されている。したがって、中国企業の対ミャンマー直接投資の金額は政府統計の金額を大幅に超えていることが推測される。すなわち、中国の対ミャンマー直接投資については過小評価されている印象が残る。

### 第3節 中国による対ミャンマー経済協力支援

#### 1. 中国の対ミャンマー経済技術協力

軍政開始以来、先進諸国はミャンマーに対して、産業インフラ整備のための援助を再開せず、経済制裁を実施し続けている。しかし、中国はミャンマー支援に積極的な姿勢をみせている。当初、中国からの経済技術協力は、金額からみれば大きなものではなかったが、孤立状況にあるミャンマー軍事政権にとっては有り難い存在で、ある種の自信と安心感を与えたに違いない（水野 [2004: 179]）。

中国の対ミャンマー経済技術協力の拡大に伴い、中国企業は1990年代初期からミャンマーにおける工事請負<sup>(9)</sup>、労務協力<sup>(10)</sup>および設計・コンサルティング<sup>(11)</sup>を開始し、1990年代半ば以後、その成果は確実に表れ

てきている。表8において示したとおり、1998年以來、経済技術協力の総額は大きく増加しているが、そのうち、中国企業はとくに工事請負を重視し、その売上高は1億ドルを超えた。2005年末まで、中国企業による工事請負の契約金額は累計39億ドル弱、売上高は22億4000万ドルに達している。現在、完成されたプロジェクトの分野は水力発電所、火力発電所、工場、橋梁、港湾などである。

とりわけ現在、ミャンマー全国で、水力発電所建設ラッシュの様相が呈されていることは、その典型例といえよう。そのなかで最も注目されたのは、ミャンマーのパウンラウン（Paung Laung）水力発電所である。1998年、ミャンマーと中国両国の関連機関は、パウンラウン水力発電所の建設に関する協力契約書を締結した。同水力発電所の最大出力は280MWであり、中国側による1億5000万ドルの特別貸付金を利用してかつ中国企業によって建設された。現在のところ、同発電所は、ミャンマー国内稼働中の発電所のうち、規模が最も大きく、その出力はミャンマー国内総出力の35%を占めるといわれる。また、同建設プロジェクトは、中国政府から対外経済協力の「模範工事」、「見本工事」とたたえられた。在ミャンマー中国大使館に対するインタビューによれば、2005年3月、同発電所は運転を開始した。さらに、2004年3月呉儀副首相のミャンマー訪問中、ミャン

**表8** 中国の対ミャンマー経済技術協力

（単位：100万ドル）

年	総額	工事請負	労務協力	設計・コンサルティング
1979 - 1995	99	96	3	—
1996	21	19	1	1
1997	114	111	2	1
1998	165	154	10	1
1999	198	193	4	1
2000	187	179	6	2
2001	257	249	6	2
2002	300	288	8	4
2003	379	371	6	2
2004	336	331	2	3
2005	290	287	2	1

（出所） 中国対外経済貿易年鑑編輯委員会編 [1992-1999]

中国国家统计局貿易外經統計司編 [1997], 中国国家统计局編 [1999-2006] により作成。

マーと中国は、最大出力 790MW のイェーユワー（Yeywa）水力発電所の建設のため、中国側が 2 億ドルの特別貸付金を提供する契約を締結した（王編[2004: 178]）。同発電所は、2006 年 2 月に工事が開始され、今後は、ミャンマー国内では最大の水力発電所になる見通しである。ミャンマー国内で建設中の発電所がすべて完成すれば、中国企業に関わる発電所のシェアは 60% を超える見通しである（井田 [2006: 19]）。すなわち、中国企業がミャンマーの水力発電所建設事業をほぼ独占しているといえる。

現在、ミャンマーは、中国企業が海外進出戦略を展開するなかで、重要な対外工事請負の市場となっており、中国企業にとっても対外工事請負案件の最も多い国の一つである。中国企業は、工事請負を行うと同時に、ミャンマー側に対して関連技術とマネジメントのノウハウなどを譲渡し、ミャンマーにおけるインフラ整備の改善と工業化の発展に一定の貢献を果たすことになる。

しかし、中国による有償の資金供与は、ミャンマーの対中国国際収支を悪化させていることも無視できない。ミャンマーのインフラ整備における中国の工事請負は、債務延滞総額をますます増加させている事実がある。1990 年代半ばまでは、中国企業がミャンマーで工事を請け負う際の決済方法は主として現金決済であり、輸出信用貸与は少なかった。そのため、輸出信用貸与の返済遅滞問題は皆無であった。ところが、1997 年のアジア金融危機勃発以後、ミャンマーは、外貨不足を理由に、中国企業に対して中国で資金を調達して請け負うまたは中国輸出入銀行から輸出信用貸与を供与してもらうことを要求し始めた。これにより、中国側の輸出信用貸与によるプロジェクトは増加したが、ミャンマー側の返済額はますます減少し、返済期限を過ぎても中国側の銀行に返済できない状況が常態化してきた。結果として、中国の銀行と企業に大きな負担がもたらされている。こうした事態に対して、2005 年 12 月 8 日、国営の中国輸出信用保険会社は、『国家リスク分析報告（2005 年版）』を著し、189 の国・地域に対して、1 級（リスクが最も低い）から 9 級（リスクが最も高い）までの信用度ランク付けを行い、ミャンマーのランクを 8 級とした。すなわち、ミャンマーは中国輸出信用保険会社から輸出信用貸与におけるハイ・リスクの国と位

置づけられるに至っている。2003 年まで、ミャンマーがまだ返済していない中国の輸出信用貸与額はすでに 1 億ドルを超えており、今後、その上昇の趨勢は止まることを知らない様相である。

## 2. 交通インフラ整備

中国は西部大開発の一環として、雲南省からミャンマーに入る交通インフラ整備に主力を注いでいる。だが、ミャンマーと中国との間にある 2160km の国境線は、両国を結ぶ交通インフラの整備がいかに困難であるかを容易に想像させる。しかし、両国の経済関係拡大に交通インフラの充実は避けて通れない課題である。

現在、中国からミャンマーへ入る幹線道路は、雲南省の省都・昆明と国境の町・瑞麗までの（全長 827km）国道 320 号線（援将ルートの中国国内区間）がある。その大部分はすでに高速道路化されて完成しており、両都市を約 10 時間で結ぶ。このルートにつながる中国国境からミャンマー北部の重要都市までの道路は、中国から無償援助または BOT 方式によって多数建設されている。中国の瑞麗との国境の町であるムセ（Muse）とマンダレーを結ぶ 460km の道路は、現在、ミャンマー北部の大動脈になりつつある。また、援将ルートの支線である騰衝からミッチーナまでの 200km の道路建設も急ピッチで進められており、2007 年内に完成できる見通しである。中国にとって、インド洋および南アジアへの戦略的な輸送ルートを確保する観点からも、このようなプロジェクトが今後さらに推進されていくことは間違いない。

もう一つの交通路として、メコン川の河川航路は重要である。中国は、メコン川上流の通航を最優先に推進してきた。1997 年 1 月、ミャンマーと中国両国政府は、二国間通航協定を締結した。また、2000 年 4 月、中国、ミャンマー、ラオスとタイ 4 カ国政府は、ミャンマーのタチレク（Tachilek）において「瀾滄江—メコン川商船通航協定」を締結し、かつ、ラオス、ミャンマー国内にあるメコン川水路を共同で整備することを決定した。さらに、中国政府は、2000 年 11 月の ASEAN + 1 首脳会議で、メコン川上流の河

川整備に500万ドルの資金支援を約束した。かくして、2001年6月26日、中国、ラオス、ミャンマー、タイ4カ国によるメコン川国際水運協定が正式に発効した。4カ国の船舶は、雲南省の思茅港からラオスのルアンプラバン港までの間（延長約886km）を自由に航行することができるようになったのである。

また、イラワジ川を利用する水陸複合輸送ルートの計画が、中国とミャンマーによって進められることになった<sup>(12)</sup>。同ルートは、昆明—瑞麗—バモ—マンダレー—ヤンゴン区間を、道路、鉄道、水路、国境チェックポイント、港、およびベンガル湾を経由してインド洋に至る水陸複合輸送ルートを包括する一大戦略ということができよう。これが完成すれば、中国から陸路と水路を通じて容易にインド洋に進出することができ、太平洋、インド洋の両大洋および中国、東南アジア、南アジア三大市場をつなぐ最も効率的な連絡輸送ルートとなる。それは、ヒマラヤ山脈の東端に位置する中国西南地域の複雑な地形による難所を突破し、中国の西南地域、華南地域、華東地域が東南アジア、南アジア市場との連携を容易にする水陸複合輸送条件をつくり出す。そして、ミャンマーと中国市場との連携強化に有用なルートを提供するだろう（畢 [2005: 471-472]）。

加えて、中国は昆明を起点として、ヤンゴンを終点とする総延長1920kmの中国・ミャンマー鉄道<sup>(13)</sup>における中国側区間の早期建設をめざし、その建設の準備作業を積極的に推進している。そのなか、中国側の昆明—瑞麗区間は690kmである。雲南省発展改革委員会の資料によると、昆明から大理に至る350kmの単線路線はすでに完成しており、2010年までには複線化完成を計画している。大理から瑞麗までの340kmの建設準備作業も順調に進められており、フィージビリティスタディおよび路線の測量はすでに完了している。その建設工事は2006年内に開始された。投資総額は106億人民元に達する見通しである。さらに、同線路から騰衝を経由してミャンマーのミッチーナに至る支線の建設工事も2007年内に開始することが計画されている。ミャンマー軍事政権の首脳部も、中国の鉄道が国境まで建設されれば、ミャンマー側も対応するミャンマー国内の鉄道を国境まで延長させ、中国の鉄道と接続させる用意があることを表明し



た。

近い将来、雲南省からミャンマーに入る道路輸送網が完成すれば、昆明から陸路を通じてマンダレーまでは24時間以内に到達することができる。道路沿線の都市は、比較的人口が多く、経済活動の活発な都市が多い。したがって、この交通路の完成による経済効果には計り知れないものがあるといえよう。中国としては、昆明—マンダレー—ヤンゴンを結ぶ交通路を「経済回廊の建設」と位置づけて重要視している。それは、援蒋ルート of 延長を意味して、「スティルウェル・ロード」の再建と、雲南—ミャンマー—インドを結ぶ道路と鉄道建設によるミャンマー北部の山岳地帯を経由してインドからバングラデシュに至る大貿易ルートの建設構想につながる。関係諸国は、すでにこの建設構想を積極的に検討し始めている<sup>(14)</sup>。このルートの整備案に関しては、2006年10月29日、中国訪問中のソーウィン首相が徐栄凱・雲南省省長（当時）との会見において、賛同の意を表明した。この貿易ルート建設計画は、山岳地帯を通る陸上輸送路となるものの、雲南省とインド洋・ベンガル湾を直線的に陸路で結べば、マラッカ海峡を迂回するより、距離において5000kmあまりの、移動時間において約1ヵ月以上の短縮になり、その経済効果は計り知れないものがある。いずれにせよ、ミャンマーを経由して中国と南アジアが道路または鉄道で結ばれる日が訪れるのもそれほど遠くはない。これらの構想が実現した暁には、ミャンマーと中国の間では商品・資本の交流だけでなく、人の交流を飛躍的に増大させることになろう（畢 [2006a: 176]）。

### 3. 雲南省の特別な役割

ミャンマーと中国との経済協力関係において、中国の雲南省が特別な役割を果たしていることは指摘しておかなくてはならない。なぜなら、雲南省は、全長2160kmに及ぶミャンマー・中国の国境線のなか、ミャンマーとの国境線を1997km共有しており、14の県・市がミャンマーに隣接しているからである。それゆえ、雲南省は、経済技術協力だけではなく、麻薬の代替商品作物栽培の支援を含め、独自の対ミャンマー経済協力支援策

を打ち出している。

### (1) 経済技術協力

ミャンマーとの経済協力関係の樹立に関して、とりわけ1990年代以来、雲南省の工事請負と労務協力案件は急速に増加している。1998年から2001年までの間、雲南省はミャンマーとの間で締結した工事請負、設計コンサルティングおよび労務協力の契約は累計208件あり、契約総額は4億6000万ドルとなり、売上高は2億8000万ドルであった。また、2002年には、雲南省は、ミャンマーとの間に、水力発電所、国営企業工場と道路の建設などに関して、新たに32件の契約を締結し、その契約総額が5647万ドルに上った。大型案件では、紡績工場（契約額3938万ドル）、パルプ工場（契約額9975万ドル）、シュウェリー（Shweli）水力発電所（契約額1億5000万ドル）、印刷工場（契約額1000万ドル）などがある。とりわけ軍政開始以来、ミャンマーで建設された水力発電所のほとんどは、雲南省の国営企業が請け負っている（畢 [2006b: 361]）。そのほか、2002年のミャンマーとの国境地域の経済技術協力に関して、雲南省とミャンマーの地方政府は、別途22件の契約を結び、その契約総額が1億3400万ドルであった。この一連の動きは、雲南省のミャンマーにおける工事請負と労務協力案件が急速に増加していることを表している。

### (2) 麻薬の代替栽培

雲南省に隣接するミャンマーの国境地帯が麻薬栽培のゴールデン・トライアングルであることはよく知られた事実である。長い間、この地域は、大量のケシ栽培地帯として、中国、東南アジアあるいは国際社会にとって、問題の多い麻薬地帯であった。麻薬撲滅をめざして中国とミャンマーは強い協力関係にあり、代替作物栽培に向けた雲南省の対ミャンマー経済協力支援は、着実に拡大されている。

1990年代初期、ミャンマー政府は国際社会の強い要請を受け、相前後して麻薬取り締まりの計画を明らかにした。雲南省はミャンマー政府を支援するため、同地域における麻薬取り締まりと麻薬代替商品作物栽培の支

援と協力を強化してきた。その主たる内容は、水稻、油糧作物、トウモロコシ、サトウキビ、ゴム、綿花、果物、野菜、香辛料および漢方薬などの農作物栽培指導と品種改良である。協力の形式もさまざまな方法がとられている。その主たる方法は、技術の移転、技術者の養成、栽培・管理の指導、土地のリース、種子と生産資材の提供、そして、麻薬代替の商品作物栽培などである。

2006年6月までの統計によれば、雲南省は、「平等有償、互惠互利」（平等で有償、互いにメリットと恵みのある）原則に従い、ミャンマーに対してはすでに8400万ドルあまりを投資し、ミャンマー側のケシ栽培撲滅のため、水稻、ゴム、サトウキビ、茶、果物およびそのほかの農作物の栽培普及に協力し、その栽培面積は約4.6万ヘクタールあまりを超える状況にある。また、ケシ栽培から商品作物収穫に至る無収入期間を保障するため、雲南省は、代替栽培に参加する現地農民らに対しては米などの食料を直接支援している。筆者は、2007年3月、ミャンマーのカチン州とシャン州北部を訪れたが、雲南省から無償支援の食料などの物資がミャンマーの現地政府を通じて代替栽培に参加する農民に直接渡される様子を目撃した。さらに、新たに生産される商品作物の流通に対しては、その販売難を解決するため、雲南省は中央政府の同意を得て、これら代替商品作物に対してその輸入関税の免除措置を採用している（孫 [2006: 43]）。これら一連の措置により、ケシ栽培問題が最も深刻な地域の一つであるミャンマー・シャン州の第2特別区は、2005年6月からケシ栽培の全面禁止を世界に公約した。これは、麻薬撲滅を掲げて行われた両国の経済協力関係が着実に成果を上げた具体的事例である。

## おわりに

ミャンマー軍事政権は、欧米先進諸国による経済制裁に加え、ASEANが次第に厳しい態度を強めているなかで、欧米先進諸国からの援助と投資を期待できないだけでなく、輸出先も制限され、低迷が続いている。その

結果、対外貿易におけるドル建て対外決済は困難となり、消費財・生産財・資本財が慢性的な不足状態にあり、経済全体の停滞が生じている。それゆえ、ミャンマーは外貨獲得をめざして、周辺諸国への石油、天然ガス、鉱産物、生物資源などの資源輸出拡大をはかっている。これは、ミャンマーと中国間の貿易不均衡を是正し、天然資源輸入による高度経済成長を継続させたい中国にとって、好都合な状況といえよう。

また、中国は、東南アジア・南アジア・中国の接点にあるミャンマーの政治的・経済的・軍事的戦略上の地政学的重要性を認識している。そこで、中国はミャンマーをインド洋への通路、天然資源供給国として位置づけ、「貿易・投資・援助の三位一体」を要に、平和五原則を守りながら、ミャンマーを重要な戦略的パートナーとみなしている。中国は、対ミャンマー経済協力の拡大と、一貫したミャンマーの経済発展を支持して、これをもってミャンマー国内の安定につなげたいと考えてきた。それゆえ、現在、ミャンマーにとっては、内政不干渉の中国が最も重要な「盟友」となったといえる。ミャンマー軍事政権は、中国への過度な依存には慎重であるが、中国に一層依存せざるをえない国際・国内事情があることはすでに述べた。

それに、今日、資金と技術面において比較的優位な立場を築いた中国においては、今後貿易市場を開拓するだけでなく、資本の海外進出を拡大させることは、差し迫った課題になっている。中国は、ミャンマーでの直接投資を通じて、一部過剰な生産設備をミャンマーに移転させ、ミャンマーでの市場シェアを拡大する意図を有している。ミャンマー軍事政権もまた天然資源と農業などの開発分野において、中国企業の投資を歓迎する意向を表明している。その結果、エネルギー開発、インフラ整備、農業開発などをめざす中国企業は、着実にミャンマー市場に参入しつつある。とりわけ中国との国境に近いミャンマー北部では、投資場所を模索する中国企業と長期滞在する中国商人が急増し、小さなチャイナタウンがいくつか出来上がっている。

中国としては、現存する諸問題の早期解決と、中国による技術、資金、市場などの経済協力諸分野の拡大が新たな課題といえよう。一方、ミャンマーにおいては、諸民族間の和解を促進させ、民主主義的な法治社会を構

築して、市場経済の効率的な経済環境をつくることが課題であると考えられる。

他方、中国からの経済協力は、ミャンマー軍事政権の維持と優勢を担保し、ミャンマーの改革開放をさらに遅らせる可能性があるとの指摘もある（水野 [2004: 199]）。しかし、欧米先進諸国がミャンマーに対する経済制裁を解除しない限り、ミャンマーは国際的な孤立状態を改善できないまま、中国との協力関係を引き続き強化していかざるをえない。中国は地政学的な視点からもミャンマーを重要視し、ミャンマーに関わる国内・国際情勢を慎重に探りながらも、ミャンマーとの経済協力をさらに深めていくと考えられるのである。

////////////////////////////////////

## コラム：注目されるミャンマー・中国国境貿易

ミャンマーは、中国と 2160km に及ぶ国境線を有する。軍政登場以前、ミャンマーは周辺国との国境貿易を「密輸」と位置づけ、厳しく取り締まった。しかし、軍事政権が発足して以来、ミャンマーは欧米先進諸国から経済制裁を受けており、欧米先進諸国からの直接投資がほとんどなくなり、貿易額も大幅に減少したなど厳しい国際環境に置かれたため、近隣諸国、とりわけ中国との国境貿易拡大に力を入れてきている。1988 年、ミャンマーは、中国と国境貿易協定を締結し、1989 年から中国雲南省との間で正規の国境貿易を開始した。これを契機に、両国の国境貿易は一気に拡大してきた。表 5 に示したとおり、2005 年には、国境貿易額は、ミャンマーの対中国貿易総額の 64.2% を占めるに至っている。また、国境貿易における現金決済では、人民元を使用することが一般的である。中国との国境貿易はミャンマー経済の生命線となりつつある（Kudo [2006: 12]）。

ミャンマーの国境貿易をさらに発展させるため、中国は 2000 年 8 月、瑞麗市の姐告ゲート周辺で、2.4 平方キロメートルの場所に限り、保税区

並みの優遇政策を提供し、貿易、加工、観光、娯楽などを一体化させた「国境自由貿易地域」(BFTA)を設置した。その結果、在マンダレー中国総領事館経済商務室の関連統計によれば、2005年の姐告ゲート経由の国境貿易額は2億6539万ドルに達し、雲南省同年度の国境貿易総額の約50%を占めた。現在、姐告は中国の対ミャンマー貿易における最大の陸上物流拠点であり、中国のインド洋へ抜けるゲートウェーになりつつある。これに合わせて、ミャンマー政府は2006年2月、姐告に隣接するムセ・ゲートに、貿易関連施設を集約した広さ1.5平方キロメートルの「国境貿易地域」(BTZ)を開設し、輸出入手続きを効率化し、貿易振興をはかった。また、ミャンマー政府は点在していた通関や検査施設、倉庫などを集めて通関の簡素化と効率化をはかり、企業誘致活動も開始した。

しかし、最近、ミャンマー政府は、通常貿易・国境貿易にかかわらず、正規の手続きを経た貿易を促進し、密輸を厳しく取り締まる方針を採り始めている。例えば、国境貿易事務所の職員によるパトロールを行っているほか、国境貿易事務所から離れた場所については軍・警察・地方政府が密輸行為の取り締まりにあたっている。また、幹線道路には数多くのチェックポイントが設けられ、税関書類がチェックされ、積荷を調べられている。これにより密輸の抑制と通関税増収益などの効果が期待される。他方、ASEAN中国包括的経済協力枠組協定(ACFTA)設立交渉プロセスの加速および関税の引き下げなどにより、これまで減免税などの優遇政策を受けてきた国境貿易が、今後、通常貿易と同様に取り扱われる可能性も考えられる。

////////////////////////////////////

#### 〔注〕

- (1) 「平和五原則」は、領土主権の相互尊重、相互不可侵、内政不干涉、平等互惠、平和共存という5項目からなる。
- (2) 中国では、当該道路は「滇緬公路」と呼ばれている。当該道路について、1937年11月、雲南省政府は20万人の労働者を投入して着工し、1938年7月、わずか8ヵ月で959kmにわたる道路の工事を完成した。その後、1942年5月から、日本軍がミャンマー（当時はビルマ）全域を支配したため、当該輸送が完全に中断されたが、1945年1月、中国軍と連合国軍の反撃で、道路建設は再開された。その後、当該道路はミヤ

ンマーのミッチーナ (Myitkyina) からさらにインド・アッサムのレド (Ledo) まで延長され、総延長が1495kmとなり、「スティルウェル・ロード」と呼ばれている。開通後、同ルートを通じて運ばれた物資は5万トンを超えた。1945年10月、この道路は顧みられることなく放棄された。最近、陸上交易路として沿線国の経済発展に役立てるため、中国・ミャンマー・インド3カ国は、「スティルウェル・ロード」の再開に向けて整備作業を進めている。

- (3) 当該パイプラインは、インドのカルカッタ (Kolkata) からミャンマーのミッチーナを経由して雲南省の昆明に至る。その総延長は3000kmあまりにわたる。1945年4月に全線は開通され、45万トンあまりのガソリンが輸送され、1945年11月、終戦を迎えてその使用は停止された。これに関する詳しい論述は、雲南省交通庁公路交通史編審委員会編 [1995: 168-170] を参照。
- (4) これは、ヤンゴン (当時はラングーン) でミャンマー人群众が中国系の学校や商店を襲い、死者まで出した事件である。当時、文化大革命の影響でミャンマー在住の中国人の間にも毛沢東思想が広がり、毛沢東バッチ、毛沢東語録、中国宣伝ビラなどが配られるようになった。毛沢東思想の進入を恐れたミャンマー政府は、毛沢東バッチ禁止令を出した。これに対して、毛沢東思想に染まった一部の中国人たちが反禁止令デモを行い、当局と衝突するようになった。エスカレートした中国人デモ隊がアウンサンやネーウインの写真を破り捨てるという行動に出たことから、ついに一般ミャンマー人たちと衝突した。ミャンマー人暴徒は、大使館、華僑系商店、中国人住宅を次々に襲い、最後には華僑教師連合会館を襲撃し、中国人教師多数を虐殺するまでに至った。その後、戒厳令発令で平静を取り戻した。これに対して、中国はこれまでの友好的姿勢を一変させ、ネーウイン政権を反中国であると批判し、大使を召還させた。さらに、反政府運動を行っていたビルマ共産党を支持し、ネーウイン政権打倒を呼びかけた。こうして、両国関係は急速に悪化した。詳細は、陳 [2001: 322-324] を参照。
- (5) 例えば、1961年、中国とミャンマー政府は経済協力協定を締結し、中国がミャンマーに対して3000万ポンドの無利子借款を供与し、かつ技術と関連設備を無償で提供し、ミャンマーの紡績工場、水力発電所、橋梁などのプロジェクト建設に援助した。そして、1979年、中国はミャンマーに対して6300万ドルの無利子借款を供与した。さらに、1986年、中国はミャンマーに3億1700万人民币に当たる無利子借款を供与した。詳細は、李・陳 [2003: 46] を参照。
- (6) しかし、中国政府は、ミャンマー問題が中国と欧米の外交上の重荷になりかねないとの危惧を抱いている。2003年10月、温家宝首相は、インドネシアのバリ島でキンニョン首相 (当時) と会見した際に、「中国がミャンマーの安定と経済発展および民族和解の促進を望んでいる」ことを強調し、ミャンマーの政治経済制度改革に注文を付けた。さらに、2006年2月14日、温家宝首相はソーウイン首相との会見席上で、「中国側は、ミャンマーが国内の和解プロセスを引き続き推進し、経済の発展と社会の進歩を実現させることを心から希望している」と改めて強調した。それは、欧米先進諸国の視線を意識したものとはいえ、民主化運動指導者、アウンサン・スーチー氏の軟禁問題や少数民族組織との和平交渉への善処を促すねらいがあったようである。2006年10月31日、温家宝首相は、南寧で開催された中国・ASEAN首脳会議においても、ソーウイン首相に対して再び同様な意見を述べた。

- (7) 西部大開発戦略を実施する背景には、東部沿海地区と西部内陸地域の地域格差の拡大、1998年の長江流域における歴史的洪水や黄河流域の水不足で明らかとなった生態環境の急激な悪化などがあげられる。改革・開放がもたらした高度経済成長の負の遺産を解決するため、また、改革・開放を導いた鄧小平理論の主要部分をなす「先富論」の第2段階（先行して豊かになった地域・グループが後進地域・グループの発展を支援する段階）として、さらには建国以来未解決の課題である少数民族経済振興問題への対応策として、農村村における貧困問題緩和政策をも包含しながら中国政府はこの一大プロジェクトを実施したのである。西部大開発の着実な実施を保障するため、中央政府は開発実施における5つの重点を明らかにしている。それらは、西部地域のインフラ建設の加速、生態環境の改善と整備、産業構造の調整と合理化、科学技術と教育の発展、改革深化と開放拡大である。西部大開発の地理的範囲は、四川省、重慶市、貴州省、雲南省、甘肅省、陝西省、青海省、寧夏回族自治区、新疆ウイグル族自治区、チベット自治区、広西チワン族自治区、内モンゴル自治区の合計12省市区である。
- (8) 当該外交政策の具体的な内容については以下のとおりである。「睦隣」とは、善隣友好、和を貴いとする中国の伝統的な哲学思想を継承し、周辺国と友好的につき合うとの原則の下で、アジアの安定や調和のとれた国家間のしきみをとともに築くことである。「安隣」とは、アジアの平和と安定を積極的に守り、対話や協力を通して相互の信頼醸成を堅持し、和平交渉を通して食い違いを解消し、アジア発展のために平和で安定した地域環境をつくり上げることである。「富隣」とは、隣国との互惠協力を強化し、条件の異なる地域間の協力を深め、経済統合を積極的に推進し、アジア各国の共同発展を実現することである。
- (9) 中国における工事請負の正式な名称は「対外工事請負」である。その意味は、中国の企業は入札を通じて以下のような業務を請け負うことを指す。具体的には、①外国の建設プロジェクトの請負、②中国対外援助プロジェクトの請負、③中国の海外駐在機関の建設プロジェクトの請負などである。
- (10) 労務協力の正式な名称は「対外労務協力」である。その意味は、中国の企業が海外で労務提携を通じて海外の業者に対して技術または労働などのサービスを提供し、かつ賃金を取得することを指す。
- (11) 設計・コンサルティングの正式な名称は「対外設計・コンサルティング」である。その意味は、中国の企業が海外の機関に対して、地形測量、地質調査、天然資源踏査、建設区域企画などを担当し、設計のファイル・図面、生産技術の資料、プロジェクトの技術的なコンサルティング、プロジェクトのフィージビリティスタディ、技術指導と人材育成などのサービスを提供し、かつ関連費用を取得することを指す。
- (12) 当該ルートにおける水路は、イラワジ川に沿ってバモーからヤンゴンまで1307kmある。同ルートの建設については、雲南省政府は1997年に、「中国とミャンマーの水陸複合輸送ルートの開通に関する伺い」およびフィージビリティスタディ報告書を国務院に正式に提出した。1998年5月、国務院は、中国とミャンマーのイラワジ川水陸複合輸送ルート案を正式に許可する回答を下し、かつ、雲南省が当該プロジェクトについてミャンマー政府と協議することに同意した。現在のところ、中国とミャンマー両国政府は「中国とミャンマーの水陸複合輸送協定」について交渉している。同ルー



トの建設計画に合わせて、雲南省はプロジェクトを立て、「BOT 方式で中国とミャンマーの水陸複合輸送を建設することに関するフィージビリティスタディ」も行っている。

- (13) 当該鉄道は、いわゆる「パン・アジア鉄道」の西路線に当たる。ASEAN が提案したシンガポール・昆明を結ぶ西線案は総延長 2600km である。そのうち、バンコク—三仏塔峠—イェーヤンゴン—ラショ—瑞麗—昆明区間では新たに 840km を建設する必要がある。
- (14) 1999 年 8 月、中国、インド、ミャンマーとバングラデシュの財界代表 200 人あまりが集まり、昆明で、新しい地域経済圏の枠組みの創出をめざす会議を開催した。閉会にあたって、4 カ国で新しい地域経済圏の創出をめざす「昆明イニシアティブ」が全会一致で採択された。その後、4 カ国の政府から支持を得て、「BCIM 経済協力フォーラム」は設立され、毎年定期的に会合を開いている。それ以来、交通インフラ整備は最も重要なテーマとして検討されている。

#### 〔参考文献〕

##### 〈日本語文献〉

- 井田浩司 [2006] 「中国—資源獲得を狙いミャンマーに急接近」(『ジェトロセンサー』, 2006 年 8 月号, p19)。
- 工藤年博 [2006a] 「ミャンマー—経済支える中国との国境貿易」(『ジェトロセンサー』, 2006 年 8 月号, p18)。
- [2006b] 「中国依存強めるミャンマー経済—厳しさを増す国際環境の中で」(『アジア研ワールド・トレンド』, No. 131, 2006 年 8 月, pp.20-23)。
- 日本アセアンセンター [2006] 『2006ASEAN—日本統計ポケットブック』, 国際機構日本アセアンセンター。
- 国際金融情報センター [2005] 『ミャンマーの国境貿易—国際的な関金システムの実態』 [トピックスレポート, 2005 年 12 月 1 日], 国際金融情報センター。
- 日本貿易振興機構 [2006] 『2006 年版ジェトロ貿易投資白書』, 日本貿易振興機構。
- 畢世鴻 [2005] 「雲南の開発—その問題と展望」(『科学』, 2005 年 4 月号, 岩波書店, pp.470-474)。
- [2006a] 「中国雲南省と近隣諸国との越境交渉」(白石昌也編『インドシナにおける越境交渉と複合回廊の展望』, 早稲田大学大学院アジア太平洋研究科, pp.159-180)。
- [2006b] 「メコン経済圏開発協力における中国雲南省の関わり」(『大阪産業大学経済論集』, 第 7—2 巻, 大阪産業大学学会, pp.355-364)。
- 水野敦子 [2004] 「ミャンマーと中国の経済協力関係」(『季刊経済研究』, 第 27 巻第 1・2 合併号, 2004 年 9 月, 大阪市立大学経済研究会, pp.175-200)。

##### 〈英語文献〉

- Shee, Poon Kim [2005] “Sino-Burmese Political and Economic Relations: Strategic and Economic Dimensions,” *Southeast Asian Affairs*, No.1 2005 (March), pp. 33-45.

Kudo, Toshihiro [2006] "Myanmar's Economic Relations with China: Can China Support the Myanmar Economy?" IDE Discussion Paper Series No.66, Institute of Developing Economies, JETRO.  
(the html version available at [http://www. ide. go. jp/English/index4.html](http://www.ide.go.jp/English/index4.html)).

#### 〈中国語文献〉

- 陳喬之 [2001] 『冷戰後東盟国家对華政策研究』, 中国社会科学出版社。
- 鄧小平外交思想學習綱要編寫組編 [2000] 『鄧小平外交思想學習綱要』, 世界知識出版社。
- 杜濤 [2002] 「中緬經貿合作現狀及其市場開拓建議」(『數量經濟技術經濟研究』, 2002 年第 1 期, pp.126-129)。
- 韓念龍編 [1990] 『当代中国外交』, 中国社会科学出版社。
- 賀聖達 [2005] 「1988 年以来的中緬經濟合作：現狀, 問題和前景」(『雲南社会科学』, 2005 年第 2 期, pp.56-61)。
- 賀聖達・王学鴻・宮占奎編 [2003] 『中国—東盟自由貿易区建設与雲南面向東南亞開放』, 雲南人民出版社。
- 李永寧・陳秀蓮 [2003] 「中緬經貿關係探討」(『東南亞縱橫』, 2003 年第 4 期, pp.46-50)。
- 邵允振・範宏偉 [2005] 「中緬建交前後兩國經貿關係論述」(『南洋問題研究』, 2005 年第 4 期, pp.57-60)。
- 孫春龍 [2006] 「昔日罌粟花, 今朝變稻田, 金三角“綠色禁毒”商機凸現」(『瞭望東方週刊』, No125, 2006 年 4 月, pp.40-43)。
- 王介南 [2004] 「緬中關係与我国西南周边安全」(『世界政治与經濟論壇』, 2004 年第 4 期, pp.57-60)。
- 王士錄編 [2004] 『2003 — 2004 東南亞報告』, 雲南大学出版社。
- 于国政 [2005] 『中国边境貿易地理』, 中国商務出版社。
- 雲南省交通厅公路交通史編審委员会編 [1995] 『雲南公路運輸史 (第一冊)』, 人民交通出版社。
- 雲南省商務厅口岸处 [2006] 『雲南口岸綜述』(2006 年 4 月 17 日)。
- 在マンダレー中国総領事館經濟商務室 [2002] 『中緬主要通商口岸和通道表』(2002 年 3 月)。
- 中国对外經濟貿易年鑑編輯委员会編 [1992-1999] 『中国对外經濟貿易年鑑 (1992 — 1999 年版)』(中国出版社)。
- 中国国家統計局貿易外經統計司編 [1997] 『中国对外經濟統計年鑑 (1996 年版)』(中国統計出版社)。
- 中華人民共和国国家統計局 [1990-2006] 『中国統計年鑑 (1990-2006 年版)』, 中国統計出版社。
- 中華人民共和国海關總署 [2003] 「关于自 2004 年 1 月 1 日起向原產于柬埔寨, 緬甸或老撾的部分產品提供特別優惠關稅待遇的公告」, 『海關總署公告』(2003 年第 82 号, 2003 年 12 月 31 日)。
- 中華人民共和国外交部 [1997] 『中華人民共和国和緬甸連邦關於中緬边境管理与合作的協定』(1997 年 3 月 25 日)。